

07 166 32 - 1

На правах рукописи



БУХАРАЕВ Ярослав Владимирович

**ВОЕННО-МОРСКОЕ ДЕЛО РОССИИ
КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКОВ**

Специальность 07.00.02 – отечественная история

А в т о р е ф е р а т
диссертации на соискание ученой степени
кандидата исторических наук

Казань – 2000

Работа выполнена на кафедре современной отечественной истории
Казанского государственного университета

Научный руководитель:

Академик АН РТ,

доктор исторических наук, профессор И.Р. Тагиров

Официальные оппоненты:

доктор исторических наук, профессор

В.В. Журавлев

кандидат исторических наук, доцент

С.Ю. Малышева

Ведущая организация:

Самарский государственный университет

НАУЧНАЯ БИБЛИОТЕКА КФУ



870054

Защита состоится "22" июня 2000 г. в 10 часов на заседании
диссертационного Совета Д.053.29.06 по присуждению ученой степени
доктора исторических наук при Казанском государственном университете
по адресу: 420008, Казань, ул. Кремлевская, 18, корпус 2, ауд. 1112.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке им.
Н.И. Лобачевского Казанского государственного университета

Автореферат разослан "17" июня 2000 г.

Ученый секретарь диссертационного
совета, кандидат исторических наук,
доцент

Р.Г. Кашафутдинов

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы. Современная историографическая ситуация отмечена назревшей потребностью исследования в русле новой исторической науки тех проблем, разработка которых выступала ранее в основном в качестве прерогативы военной истории. К их числу относится такой вопрос военно-политической истории как развитие военно-морского флота Российской империи, шире — военно-морского дела страны в системе организационно-хозяйственных отношений российского общества рубежа XIX – XX вв.

Военно-морская проблема России оказала серьёзное, и, кажется, до сих пор должным образом не осмысленное воздействие на ход и исход эволюции российского государства на одном из самых критических изломов в истории евро-азиатского региона. Дело не только в том, что гонка морских вооружений тяжёлым бременем ложилась на все структуры “развивающейся” страны, испытывавшей перегрузки в ходе социополитических и экономических модернизаций. Развитие ВМС России являлось проблемой не только и не столько финансово-экономической, сколько социокультурной.

При общем — видимом — осознании правящими классами значимости ВМС для Российской империи многие военно-стратегические и финансовые программы отмечены печатью ограниченности и ущербности, что не может быть истолковано лишь как некомпетентность инстанций. Речь идёт также об эманациях “сухопутных” ментальностей и соответствующих политико-культурных традиций. В “верхах” существовало заметное напряжение между “сухопутной” и “морской” военно-политическими стратегиями. Оно конвертировалось на политической сцене в форме борьбы групп “влияния” и “давления” при царском дворе, в правительственных структурах, а затем и в Государственной думе.

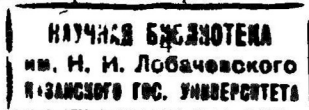
Понятие “военно-морское дело” не использовалось до сего времени в качестве научного определения, что иллюстрирует как раз концептуальную непроработанность морского “сектора” историознания. Это понятие является в известном смысле аналогом укоренённого в западной (здесь — англо-саксонской) культуре и научной традиции понятия “нейви” (navy — англ. военно-морские силы, naval — военно-морской), которое используется

для обозначения комплекса вопросов, относящихся к освоению государством морских/океанических акваторий. Соответственно, военно-морское дело ("нейви") России истолковывается в данной работе как общественная форма, система, структурными элементами которой являются: собственно военно-морские силы как совокупность боевых единиц и береговых объектов; кадровый состав морских сил; система управления ВМС; часть военно-промышленного потенциала, непосредственно "работающего" на ВМС ("морской" сектор ВПК); социальная база морского дела в виде носителей морских навыков, профессий и соответствующих психоментальностей.

Концептуально-методологическое значение вводимого автором в качестве ключевого, опорного научного понятия военно-морского дела определяется, по крайней мере, двумя обстоятельствами. Во-первых, постулируется дискурс-анализ, позволяющий рассматривать военно-морскую проблематику в формате не только и не столько военно-политической, а именно "гражданской" истории, и тем самым определить место и роль военно-морской сферы в экономической и политической жизни страны в целом. Во-вторых, в исследуемый период в военно-морской сфере России в концентрированной форме были представлены основные тенденции социально-экономического развития, их основное противоречие — столкновение модернизаторства и традиционализма. Соответственно, исследование феномена военно-морского дела помогает получить более достоверную картину состояния российского социума на переломном этапе его эволюции.

Предметом исследования выступает военно-морское дело России в конце XIX – начале XX вв. в единстве всех его основных частей. При этом, в разработке проблемы особое внимание уделяется взаимосвязям, которые складывались в таких решающих частях военно-морского дела как морской сектор военной промышленности с его государственными стратегиями и управленческими схемами, а также культурно-общественной среде и социальных группах, на основе которых происходило формирование военно-морского кадрового потенциала. Акцентирование этих аспектов общей исследовательской проблемы делает возможным выявление и учёт особенностей военно-морского дела России, которая развивалась как континентальная империя.

Хронология исследования. Можно определить хронологические рамки работы следующим образом: середина 80-х гг. XIX в. – 1917 год. В



середине 80-х гг. XIX в. берёт начало процесс возрождения военно-морских сил России, с целью выведения её на уровень мировой военно-морской державы. Катастрофа российского флота в русско-японской войне, отбросившая отечественные ВМС с третьего места в мире на седьмое, лишь отодвинула реализацию этих планов военно-служилых элит. 1917 год, подведший черту под историей царской России, может считаться завершением этого этапа в развитии отечественного военно-морского дела.

Историография проблемы. В отечественном историознании отсутствует систематический очерк истории исторического познания военно-морской темы. Исходя из этого, а также из общего замысла работы, в которой автор стремился представить проблему в развёрнутом виде как на конкретно-историческом, так и на историографическом её срезах, первая глава диссертации носит историко-научный характер. В связи с этим отпадает необходимость традиционного для квалификационных исследований историографического обзора во вводной части работы. Считаем нужным ограничиться здесь лишь некоторыми предпосылочными суждениями.

Отечественная историография военно-морской истории России, по сути дела, базируется на модернизаторских и прогрессистских представлениях. Согласно им развитие экономики страны и, особенно, военных её секторов, рассматривается сугубо как инвариант европейской модели, а особенности сводятся к признанию “относительной отсталости”, “догоняющего типа развития” и т.д. Подобная система сциентистских и позитивистских подходов не позволила отразить многие существенные стороны истории российского военно-морского дела. Это выразилось, в частности, в дезинтегрированности историографии данного вопроса, её локализации по отдельным узким проблемам.

Военно-историческая проблематика является той отраслью историознания, в которой в наиболее последовательном, зримом виде представлен такой системообразующий фактор исторической науки как этноцентризм¹. Отечественная историография военно-морского дела неизменно находи-

¹ “За “всемирной историей”, – констатирует представитель третьей генерации “школы Анна-лов” – написана ли она во Франции, в Италии или где-то ещё, скрывается этноцентризм в разных формах. В ней всё зарождается в Древнем Египте. Халдее и Израиле, она получает своё развитие в великих цивилизациях Греции и Рима...” – Ферро, Марк. Как рассказывают историю детям в разных странах мира. – М., 1992. С. 13.

лась под прессом идеологии: по историческому счету Петербургская империя уступила место советскому новоимперству.

На этом фоне просматривается та побочная историософская линия, которую условно можно было бы назвать направлением Милюкова – Эйдельмана: в немногочисленных работах (в том числе в исследованиях двух этих авторов из разных эпох) создание ВМС при Петре I вписывается в системы действий, надрывавших силы народные и разрушавших слабые ростки хозяйственной самостоятельности и демократии¹.

Характеризуя в целом историографическую ситуацию, можно констатировать, что военно-морское дело России нуждается в том, чтобы взять его в полновесную разработку с позиций социальной, а не только собственно военной истории.

Цели и задачи работы. Цель исследования заключается в комплексном исследовании эволюции военно-морского дела России на рубеже XIX – XX веков в процессах организационно-хозяйственного и социально-культурного развития российского общества этого периода. При этом социо-политические аспекты проблемы затрагиваются в той мере, в какой они позволяют осветить некоторые узловые вопросы избранной темы.

Для реализации поставленной цели в работе в единой логической связи ставится ряд задач, решение которых позволяет говорить о достижении авторского замысла:

1. Исследовать историко-научный аспект проблемы военно-морского дела России на рубеже XIX – XX столетий;
2. Проследить изменения в системе разработки планов развития отечественных ВМС — от этапа выработки принципиальных решений до практической реализации военно-судостроительных программ;
3. Рассмотреть взаимоотношения государства и частного судостроения в области реализации военно-судостроительных программ, соответственно, выявить характерные черты системы управления военно-морскими силами и морским сектором ВПК;
4. Проанализировать динамику изменений принципов кадровой селекции в военно-морских силах в условиях “аврального реформаторства”.

¹ См.: Милюков П. Пётр I // Энциклопедический словарь / Брокгауз и Эфрон. - СПб., Т. 23а. С. 489; Он же. Очерки по истории русской культуры: В 3 т. Т. 2. Ч. II; Эйдельман Н.Я. “Революция сверху” в России. - М., 1989.

Источниковая база работы. В работе использованы материалы, как содержащиеся в архивных хранилищах, так и опубликованные, как до 1917 года, так и после. Из архивных источников, использованных в данной работе, особую значимость имеют материалы Российского государственного архива военно-морского флота (РГА ВМФ). В работе были задействованы фонды Главного Морского (ф. 417) и Морского Генерального (ф. 418) штабов. В этих фондах содержится в наиболее целостном виде комплекс документов “общефлотского” характера, а также материалов, выходящих за пределы собственно военно-морских вопросов (связанных с проблемой взаимной увязки процесса развития морского и сухопутного компонентов вооружённых сил страны и т.п.). Наиболее показательными с точки зрения темы данного исследования являются различные документы, относящиеся к проблеме восстановления российских ВМС после русско-японской войны. Вокруг неё логически сконцентрированы все основные проблемы отечественных ВМС указанного периода.

Ценным источником являются документы Совета государственной обороны (СГО) — РГА ВМФ, ф. 417, оп. 1, д. 3634. СГО имел решающее влияние на выработку военно-морских программ в первые годы после русско-японской войны. Немалый интерес представляют документы Морского Генерального штаба (МГШ) — органа высшего стратегического планирования, появившегося в системе управления флотом после русско-японской войны (РГА ВМФ, ф. 418). Офицеры МГШ (в основном из поколения порт-артурских и цусимских лейтенантов) не были лично ответственны за неудачи русско-японской войны, а потому не были подвержены влиянию “внутреннего цензора”, который бы препятствовал критике сложившихся флотских порядков. Известный интерес представляют также документы фонда Главного морского хозяйственного управления (РГА ВМФ, ф. 403), в которых содержатся в виде различного рода отчётов данные, характеризующие практику расходования средств на нужды действующего флота в различные периоды, а также степень экономической эффективности и особенностей функционирования системы казённого военного судостроения.

Из опубликованных до революции источников есть некоторое количество увидевших свет в типографском исполнении документов русско-

японской войны¹. Особое место занимают здесь 9 томов документов, изданных исторической комиссией по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при Морском Генеральном штабе². В целом же число увидевших свет документов по данной проблеме невелико. В основном это документы по истории революционной деятельности на царском флоте. Процесс их опубликования был начат ещё в середине 20-х гг., что свидетельствует о “признании” партийными идеологическими инстанциями роли моряков в свержении царского режима.

Официальные документы Морского ведомства и отдельных его подразделений сосредоточены в официальном отделе журнала “Морской сборник”³ и в “Отчётах по Морскому ведомству” (с 1905 года — Морскому министерству)⁴.

Специфическую группу источников составляют различные описания боевых действий флота, главным образом касающиеся русско-японской войны, выполненные официальными военно-морскими структурами: “Летопись войны с Японией”⁵, “Хроника военно-морских действий на Дальнем Востоке”⁶, Перечни военных действий первой и второй Тихоокеанской эскадр⁷. Особо следует выделить 7-томную историю русско-японской войны на море, подготовленную исторической комиссией при МГШ⁸, “Итоги русско-японской войны”⁹ и “Совместные действия армии и флота под Порт-Артуром”¹. К изданиям того же рода относится

¹ Русско-японская война. Действия флота. Документы. В 2-х кн. — СПб., 1911; Ливен А. Доклад командира крейсера 1-го ранга “Диана” о бое 28 июля 1904 года и о походе до Сайгона. — СПб., 1907.

² Русско-японская война 1904—1905 гг. Документы. Работа исторической комиссией по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ. Т. 1—9. — СПб., 1910—1917.

³ Морской сборник. 1885—1916. Официальный отдел.

⁴ Отчёт по Морскому ведомству: за 1884—1889 гг. — СПб., 1891, за 1890—1893 гг. — СПб., 1895; за 1897—1900 гг. — СПб., 1902; Всеподданный отчёт по Морскому министерству: за 1906—1909 гг. — СПб., 1911; за 1910 г. — СПб., 1911; за 1911 г. — СПб., 1912; за 1912 г. — СПб., 1913; за 1913 г. — СПб., 1914; за 1914 г. — СПб., 1915.

⁵ Летопись войны с Японией. Издаётся на время войны / Ред. полк. Дубенский. Вып. 1—84. — СПб., 1904—1905.

⁶ Головачёв В., Де-Ливрон А. Хроника военно-морских действий на Дальнем Востоке. — СПб., 1906.

⁷ Лебедев А. Перечень военных действий флота. Вып. 1. Боевые действия эскадры Тихого океана при Порт-Артуре. — СПб., 1910; Новиков Н. Хронологический перечень военных действий флота в 1904—1905 гг. Вып. 2. Вторая Тихоокеанская эскадра. — СПб., 1912.

⁸ Русско-японская война 1904—1905 гг. Кн. 1—7. Работа исторической комиссии по описанию действий флота в войну 1904—1905 гг. при МГШ. — СПб., 1911—1917.

⁹ Итоги русско-японской войны. — СПб., 1911.

под Порт-Артуром”¹. К изданиям того же рода относится выпущенная уже в советское время “Боевая летопись русского флота”².

Обширную группу источников составляют разного рода мемуары, касающиеся истории русского флота в указанный период. Фактически, она может быть разделена на две подгруппы: воспоминания 1) о русско-японской войне и 2) о революционном движении на флоте.

Сразу следует оговориться, что значительная часть работ из этого ряда может рассматриваться в двояком качестве: и как источник и как литература по отечественной военно-морской проблематике указанного периода. Дело в том, что многими морскими офицерами, вероятно, двигало желание разобраться в причинах постигших русский флот неудач. Поэтому их воспоминания включали зачастую более или менее заметные элементы теоретико-исторического анализа, а результаты его предьявлялись, как правило, на языке популярной науки и политизированной эссеистики. Условно можно разделить эти воспоминания на “порт-артурские” и “цусимские”, т.е. принадлежащие перу участников похода второй тихоокеанской эскадры. Наибольшую известность получили мемуары о русско-японской войне, принадлежащие перу В.И. Семенова, флотского офицера, ставшего известным публицистом предреволюционного времени³.

Воспоминания о революционном движении на флоте начали выходить, естественно, после установления власти большевиков.

Научная новизна исследования принципиально определяется во-первых, самой постановкой проблемы. В работе впервые комплексно рассматривается военно-морская проблематика рубежа XIX–XX веков, организованная посредством вводимого автором в качестве научного определения понятия “военно-морское дело”. Во вторых, — мобилизуемыми автором подходами и процедурами. Собственно, военно-морская проблематика впервые размещена в формате социальной истории и социокультурных интерпретаций. В третьих, — полученными автором результатами. Обобщенно говоря, военно-морское дело России этого периода предстаёт как неотъемлемая составная часть хозяйственной и социокультурной эволюции российского общества в условиях Нового Времени.

¹ Совместные действия армии и флота под Порт-Артуром. — СПб., 1910.

² Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX века по 1917 г. / Под ред. Н.В. Новикова. — М., 1948.

³ Семёнов В.И. Расплата. Трилогия. 2-е изд. — СПб., 1910.

Практическая значимость работы связана прежде всего с тем, что последовательное “возвращение” военно-морской проблемы в русло “гражданской истории” способствует совершенствованию тематизации исторического познания, обновлению структурирования поля исторических изысканий, сориентированных на осмысление исторического содержания одного из самых крупных сдвигов в российской истории, произошедших в конце XIX — начале XX веков. Материалы, содержащиеся в работе могут быть использованы в педагогической деятельности, при подготовке курсов и спецкурсов, связанных с проблемами отечественной истории указанного периода.

Апробация работы. Работа обсуждена и одобрена на кафедре современной отечественной истории истфака Казанского государственного университета. Основные положения и выводы работы нашли отражение в ряде публикаций и выступлений на научных конференциях в 1994—1997 годах.

Структура диссертации. Работа состоит из введения, трёх разделов, заключения и списка использованных источников и литературы.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В I разделе (ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИОГРАФИЯ ВОЕННО-МОРСКОГО ДЕЛА В РОССИИ КОНЦА XIX – НАЧАЛА XX ВЕКОВ) рассматриваются проблемы отечественной историографии российского военно-морского дела в данный период.

Изучаемый материал сгруппирован по двум признакам — хронологическому и тематическому.

Оценивая в целом досоветскую историографию российского военно-морского дела конца XIX — начала XX вв. следует отметить 1) её слабую укоренённость в российской историографии вообще, что связано с её уникальным статусом морской историографии в сухопутной стране; 2) определённую “сословную” замкнутость, выражавшуюся в практическом отсутствии “гражданских” историков флота. Историей военно-морского дела занимались исключительно люди морских профессий, поскольку для занятий этой темой требовался определённый объём весьма специфических по своему характеру знаний, а также определённый — “морской” — склад мышления.

Толчок развитию отечественной историографии военно-морского дела паровой и броненосной эпохи дала русско-японская война. Значительная часть работ о русско-японской войне на море, принадлежащая перу непосредственных её участников, главным образом морских офицеров, носит полумемуарный/публицистический характер. Исследования, проведённые под эгидой Морского ведомства, напротив, отличаются скрупулёзностью подбора фактов, тщательностью анализа и одновременно могут служить источниками по истории русско-японской войны. Хотя, конечно, темой русско-японской войны проблематика дореволюционной историографии военно-морского дела не исчерпывалась.

В первые послереволюционные годы историей флота по-прежнему занимались ещё "старорежимные" моряки — "военспецы". Тематика их работ была сугубо прикладной, носила узколокальный характер — в основном разрабатывались отдельные аспекты боевого опыта русско-японской и первой мировой войн. Первые собственно "красные" исследования флотской темы появляются на рубеже 20–30-х годов. Эти работы не перекликаются с исследованиями, выполненными представителями "старой школы", поскольку занимались новоявленные историографы флота "социальной стороной дела", а именно историей революционного движения на флоте.

В 30-е годы исследования вопросов истории борьбы на море в первую мировую ещё более активизировались, что во многом определялось нарастанием военной опасности в этот период. В несколько меньшем объёме, но всё же продолжались исследования, посвящённые русско-японской войне. Разрабатываются и связанные с военно-морским делом экономическая проблематика, а также вопросы революционного движения на флоте.

Победа во второй мировой войне обусловила усиление "державного" компонента во всей отечественной историографии, в том числе и в военно-морской. Соответственно, сместились и оценки дореволюционного периода истории: СССР "признал" себя правопреемником старой России, по крайней мере, в части героико-патриотического наследия. Появляется целый ряд работ по истории флота, главной целью которых является "доказательство" русского приоритета едва ли не во всех областях военно-морского дела. В них безудержно превозносится всё "русское", а вернее, русско-державное. За первое послевоенное десятилетие отечественная историография, руководствуясь этими обновлёнными партийно-идеологичес-

кими установками, "рассчиталась" за Порт-Артур и Цусиму. Ещё один аспект державной военно-морской апологетики являют собою работы об А.Н. Крылове — "академике корабельной науки", виднейшей фигуре отечественной кораблестроительной школы.

В послевоенное время продолжилось изучение истории революционного движения на флоте. Во второй половине 40—50-х годов по этой теме было выпущено несколько работ академика С.Ф. Найды, в которых фактически были расставлены все официозные оценки, в русле которых следовало рассматривать конкретные проблемы, связанные с историей революционного движения на флоте. С 60-х годов в работах по данной проблематике начинает доминировать пропагандистская, а не собственно исследовательская составляющая.

Исследуется ряд других локальных проблем — отдельные аспекты истории кораблестроения, истории заводов Морского ведомства. Появляется жанр "юбилейного" издания, посвящённого истории того или иного военно-морского подразделения или учреждения, и т.п.

Наиболее значимой фигурой послевоенной историографии проблемы является К.Ф. Шацилло, чьи работы конца 60—первой половины 90-х гг. для исследований, затрагивающих конкретные проблемы отечественного военно-морского дела между русско-японской и первой мировой войнами, играют роль своего рода "теоретической основы".

Одним из наиболее заметных явлений в отечественной военно-морской историографии следует считать жанр, возникший в 70-х годах, который можно обозначить как "история одного корабля" (его появление можно связать с некоторой либерализацией советского режима, в частности, в сфере "борьбы со шпионажем"). Сложился своеобразный канон, по которому построены такого рода исследования: берётся тот или иной чем-либо примечательный корабль отечественного флота, излагаются в общих чертах тенденции эволюции данного класса кораблей, предвавшие появление данного корабля; далее следует рассказ о выработке задания на его проектирование, собственно проектировании, постройке, вступлении в строй и службе.

Нарождающаяся/возрождающаяся новая российская историография военно-морского дела, хотя и не лишена известного числа "родимых пятен", доставшихся ей в наследство от советского времени, заслуживает быть выделенной в отдельный разряд. Советская и постсоветская традиции

существуют, фактически, параллельно. Отбросив ставший ненужным фигурный листок коммунистической риторики, новая военно-морская историография демонстрирует "державную выправку" своеобразного фасона — претензия выступить в качестве наследницы "России, которую мы потеряли" реализуется с использованием старого доброго советского "военно-патриотического" инструментария, видимо, за неимением иного. Можно говорить о новом варианте апологии российского великодержавия.

На излёте советского времени и в постсоветский период выходит много литературы справочного характера. Появляются военно-морские исторические журналы-альманахи ("Гангут", "Наваль"), имеющие целый ряд приложений.

Говоря об отечественной историографии военно-морского дела конца XIX–XX вв. следует отметить, что она формировалась и эволюционировала как составная часть российской/советской историографии, а к её особенностям следует отнести её маргинальное положение морской историографии в сухопутной стране.

Во II разделе (ОРГАНИЗАЦИОННО-ХОЗЯЙСТВЕННЫЕ ПРОБЛЕМЫ ВОЕННО-МОРСКОГО ДЕЛА В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ) рассматриваются организационно-хозяйственные проблемы, связанные с отечественным военно-морским делом в означенный период.

Указанные проблемы отечественного военно-морского дела рубежа XIX–XX вв. можно условно разделить на: 1) относящиеся к судостроению; 2) управленческие, имеющие касательство к организации деятельности управленческих структур, подведомственных Морскому министерству; 3) связанные с поддержанием боеготовности действующего флота. В исследовательском плане наиболее показательной является первая группа, поскольку через призму военного судостроения возможно сопряжение в едином комплексе анализа как чисто экономических, так и собственно управленческих проблем.

Государственно-распределительная система, приноровившаяся к строительству деревянного парусного флота, оказалась мало приспособленной к реалиям индустриальной эпохи. К концу XIX в. хозяйственно-управленческий кризис российского военного судостроения стал очевиден. Выразился он в крайнем затягивании сроков строительства кораблей, высокой себестоимости строительства, низком качестве кораблей российской по-

стройки, отсутствии серийности в строительстве кораблей и преемственности в развитии различных классов боевых кораблей.

Несоразмерность производственно-технических (не говоря о финансовых) возможностей России в военно-морской области и внешнеполитических претензий особенно ярко проявилась в ходе подготовки к войне с Японией. Работая на пределе своих сил, отечественное судостроение оказалось принципиально не в состоянии обеспечить ВМС корабельным составом в необходимом количестве и требуемого качества, вследствие чего потребовался дополнительный заказ за границей значительного числа кораблей. Фактически, процесс подготовки флота к войне на Дальнем Востоке оказался проваленным как вследствие неразвитости российского судостроения, так и в силу несовершенства управленческого механизма Морского ведомства.

Русско-японская война выявила настоятельную необходимость перемен практически во всех областях военно-морского дела. Реформированию в первую очередь была подвергнута система управления Морским ведомством. Реформирование же казённого судостроения, дискредитировавшего себя в ходе подготовки к войне, требовало времени и немалых вложений, необходимых для приведения его производственной базы в соответствие с мировыми стандартами. К тому же, резкое сокращение объёмов судостроения после русско-японской войны поставило вопрос о сохранении его кадрового потенциала. Небольшая в масштабах преимущественно аграрной страны группа рабочих-судостроителей в течение нескольких кризисных лет вполне могла раствориться, с неясной перспективой последующего восстановления, что нанесло бы серьёзный удар по военно-экономической независимости страны в данной сфере.

Начало полномасштабному восстановлению русской морской силы было положено в 1909 г. Параллельно на казённых морских заводах Петербурга проводились определённые преобразования, направленные на их модернизацию. Однако, коммерческая эффективность казённого кораблестроения всё же оставалась по-прежнему неудовлетворительной. Частных же отечественных судостроительных производств, способных выступить адекватной заменой казённому хозяйству, не было. Характерной чертой частных производств, сотрудничавших с Морским ведомством, являлись производственная слабость, несамостоятельность, зависимость от государ-

ственного покровительства, а зачастую — прямая опора на коррупцию в деле получения заказа.

Вплоть до начала реализации программ усиления Черноморского (1911 г.) и Балтийского (1912 г.) флотов частное судостроение оставалось в дискриминируемом, по сравнению с казённым, положении. Уменьшение доли казённого хозяйства в деле реализации судостроительных программ представляется логичным, хотя и запоздалым шагом. Характеризуя ситуацию в частном российском судостроении в годы, непосредственно предшествовавшие первой мировой войне, можно сказать, что в этой сфере протекает быстрая модернизация. Она обуславливалась интересом, проявленным отечественным капиталом к реализации масштабных судостроительных программ, суливших немалые прибыли. Масштабные капиталовложения в частное судостроение привели к тому, что частное судостроение вплотную приблизилось к мировому уровню как по качеству, так и по коммерческой эффективности. Не следует, однако, забывать, что в основе "судостроительного бума" лежат крупные бюджетные ассигнования, а степень развитости российской экономики в целом явно не соответствовала масштабам, до которых планировалось увеличить отечественные ВМС.

Шёл и процесс разгосударствления казённого судостроения, который был прерван из-за начала первой мировой войны. Линия эволюции отечественного судостроения представляется лежащей на путях превращения его из преимущественно казённого, с доминирующими чиновно-бюрократическими управленческими практиками, в преимущественно частное, включённое в полноценную рыночную координацию. Однако не следует переоценивать степень независимости частного судостроения от государственной опеки, степень его свободы от пережитков докапиталистических/некапиталистических укладов. Фактически, на материале российского военного судостроения прослеживается, что происходило не вытеснение прежних укладов новой либерально-рыночной парадигмой, а симбиоз частного капитала и государственно-распределительной системы. В известной степени можно говорить даже о преобладании "паразитических" форм взаимодействия частного капитала с государством.

Говоря о роли и месте военно-морского дела в общей социально-экономической системе страны следует отметить, что, являясь "потребителем" наиболее передовых технических разработок, оно предстаёт в качестве индикатора её зрелости. Не имея под собой серьёзной базы в виде част-

ного интереса, российское судостроение существовало главным образом в силу оказываемой ему государственной поддержки. Будучи институтом, заимствованным у Запада, российское военно-морское дело базировалось на индустриальных практиках, наиболее эффективное функционирование которых возможно лишь в системах с либерально-рыночной координацией, с которыми плохо соотносился архаичный характер отечественного милитаризма. В этом смысле достижение подлинной независимости от Запада в этой сфере было возможно лишь в случае проведения масштабной модернизации всей социально-экономической системы страны.

В III разделе (КАДРОВЫЙ ВОПРОС ВОЕННО-МОРСКИХ СИЛ РОССИИ В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX ВЕКОВ) рассматриваются вопросы, связанные с комплектованием российских военно-морских сил кадрами — офицерами и нижними чинами.

В конце XIX в. мы застаём российское морское офицерство в целом в таком же виде, в каком оно оформилось в конце века XVIII — в виде замкнутой немногочисленной корпорации, состоящей из представителей обрусевших дворянских фамилий, чьи предки поступили на русскую службу ещё при Петре I, и из выходцев из собственно российских дворян, освоивших доселе незнакомое дело и зачастую рассматривающих морскую службу как наследственное семейное дело/обязанность.

Рассматривается система подготовки офицерских кадров и её эволюция в указанный период. Сословный характер приёма в военно-морские учебные заведения препятствовал проникновению во флот разночинного элемента. Правила приёма в эти заведения несколько раз менялись на протяжении указанного периода. Этот процесс чётко коррелирует с динамикой изменения общей обстановки в стране — контрреформы конца XIX в. определяют ужесточение сословного ценза, а реформаторские телодвижения после русско-японской войны, напротив, приводят к его ослаблению.

Следует также особо указать на практику разделения офицерских кадров флота на командный и специальный состав, различавшихся по своему статусу, что отражалось как на системе подготовки и переподготовки офицеров, так и на процессе прохождения ими службы. Офицером командной специализации могли становиться преимущественно дворяне, а для представителей непривилегированных сословий шанс стать морским офицером состоял, как правило, в освоении инженерной военно-морской специальности. Практика сегрегации морских офицеров по признаку спе-

циализации противоречила характеру изменений в морском деле, отмеченному широким проникновением в него технических новшеств, а дискриминированный статус офицеров специальных званий совершенно не соответствовал потребностям морской службы в индустриальную эпоху.

Период после русско-японской войны характеризуется известной демократизацией правил приёма в военно-морские учебные заведения, что определялось, во-первых, стремлением реформировать флот, избавив его от недостатков, вскрытых войной; во-вторых, квазилиберализацией режима после революционных событий 1905–1907 годов; и, в-третьих, возрасставшими потребностями ВМС в офицерских кадрах в связи с началом реализации объёмных судостроительных программ. Эти же причины предопределили и изменения в системе регламентации прохождения службы офицерами флота, что выразилось в замене "Положений о морском цензе" "Правилами о прохождении службы" в 1907 году. Идея морского ценза, состоявшая в обязательности минимально необходимых квалификационных сроков, необходимых для производства в следующий чин, была извращена адмиралтейскими чиновниками от военно-морского дела и привела к 1) уравниловке в деле продвижения офицеров по службе, что препятствовало выдвижению на командные должности наиболее достойных, а также к 2) высокой текучести кадров командиров и специалистов, постоянно переводимых с одного места службы на другое для "равномерной" отработки цензовых сроков. Введение "Правил..." открыло для наиболее талантливых офицеров возможности более быстрого продвижения по службе и занятия должностей, соответствующих степени их квалификации.

В целом, в России сложилась устойчивая социально-профессиональная группа морского офицерства, однако неорганичность военно-морского дела российским условиям предопределила крайнюю узость социальной базы для её пополнения. Это особенно ярко проявилось в индустриальную эпоху, когда от офицерского корпуса в массовом масштабе потребовались серьёзные технические знания. Этим обстоятельством преимущественно определялось размывание его сословной замкнутости.

Если проблему комплектования ВМС офицерскими кадрами удалось более или менее успешно решить, то этого никак нельзя сказать об обеспечении флота кадрами нижних чинов. Отсутствие в стране в достаточном количестве социально-профессиональных групп — носителей морских

традиций и психоментальностей создавало серьёзные затруднения в данном вопросе. С отменой в 1874 г. рекрутской повинности и переходом к службе по призыву эта проблема проявилась со всей остротой. Освоение морской воинской специальности нижними чинами, в большинстве своём не знакомыми с морем, требовало длительного времени. Кроме того, кардинальные перемены в морском деле, произошедшие вследствие прогресса техники, обусловили изменение требований, предъявляемых к матросским кадрам. Главным образом, речь здесь идёт о желательности наличия у призывников флота знакомства с техникой, "привычки" к ней. Поэтому в 1898 г. система комплектования флота была изменена таким образом, что во флот стали направляться призывники из промышленно развитых губерний, чего ранее не делалось.

Морское министерство, вынужденное осуществлять кадровую селекцию на основе двух страт — крестьян-общинников и маргинализованных мастеровых — оказывалось перед сложным выбором. Преобладание на флоте первой группы блокировало переход к сложной технике и несло угрозу потери боеспособности. Перевес же второй группы, хотя и позволял добиться приемлемого качества обслуживания механизмов, нёс потенциальную угрозу матросских выступлений, что выводило данную проблему на общегосударственный уровень. Сохранение в неизменности курса на вынужденную пролетаризацию флота свидетельствовало о неспособности Морского министерства выйти за рамки этой тупиковой кадровой политики.

Представляется, что наиболее предпочтительное решение данной проблемы лежало на путях развития института сверхсрочной службы. Этот вопрос неоднократно и всесторонне обсуждался как в самом Морском министерстве, так и на разного рода межведомственных совещаниях и в Государственной думе, однако так и не был доведён до принятия принципиального решения. Помимо чисто материальных выгод от резкого уменьшения расходов на содержание разросшихся учебных отрядов, а также определённого увеличения степени боеготовности ВМС, переход к преимущественному комплектованию вакансий нижних чинов флота сверхсрочнослужащими позволил бы избежать насыщения флота ненадёжным пролетарским элементом, заменив его кадровыми военными. Недомыслие и боязнь ответственности, характерные для бюрократической практики тогодашнего режима, ярко проявились при решении данного вопроса.

В заключении подведены итоги исследования, содержатся основные выводы.

СПИСОК ОПУБЛИКОВАННЫХ РАБОТ ПО ТЕМЕ ДИССЕРТАЦИИ:

1. Социокультурные факторы эволюции военно-морских сил Российской империи // Духовная культура: идеи, история, реальность. Казань: "Kazan-Kazan", 1994. С. 35–37.
2. "Кривые зеркала" для "нормальных героев": обновление историко-научных практик как проблема историографии // Историческая наука в меняющемся мире. Вып. 2. Историография отечественной истории. Казань: Изд-во Казанского университета, 1994. С. 21–27 (в соавторстве).
3. История одной народофобии: русско-японские отношения начала XX века // Феномен народофобии. XX век. Казань, 1994. С. 54–59.
4. Российское военное судостроение в системе государственного производства и управления в конце XIX–начале XX вв. // Теория и практика экономических реформ: проблемы и перспективы. Казань, 1995. С. 191–194.
5. Военно-морские элиты России в системе социокультурных и политических отношений: рубеж XIX–XX вв. // Региональные элиты и общество: процессы взаимодействия. Казань, 1995. С. 36.
6. Российские правящие элиты между двумя типами имперского сознания // Социально-историческое знание в Татарстане: исследовательские традиции и современность. Казань: "Kazan-Kazan", 1995. С. 40–43.
7. Новые концептуальные подходы к проблеме возникновения и эволюции военно-морских сил России // II Республиканская конференция молодых учёных и специалистов. Кн. 6. Казань, 1996. С. 75–76.
8. Военное судостроение в России на рубеже XIX–XX вв.: опыт государственного регулирования // Пути общественного развития страны. Казань: КГТУ им. А.Н. Туполева, 1996. С. 19–20.
9. Отечественная историография военно-морского дела в России XIX–XX вв.: морская мысль в сухопутной стране // Историческая наука в Татарстане: исследовательские и педагогические традиции. Казань: "Форт-Диалог", 1996. С. 20–22.
10. Проблема преемственности и разрыва российской историографии военно-морского дела. Социологический аспект // Интеллигенция Татарстана в период реформ и революций первой трети XX века. Казань: Новое Знание, 1997. С. 82–84.

200

Лицензия № 0234 от 20.05.1998г.

Отпечатано с готового оригинал-макета
в издательстве "ФОРТ-ДИАЛОГ"

Подписано в печать 4.05.2000г.
Заказ № 05/060. Тираж 100 экз. Формат 60х84/16.
Бумага офсетная. Объем 1,25 п.л.
Печать ризографическая.

Казань. Толстого. 6. Тел. 36-73-80.